Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 17 WARSZAWA, DN. 1 WRZEŚNIA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

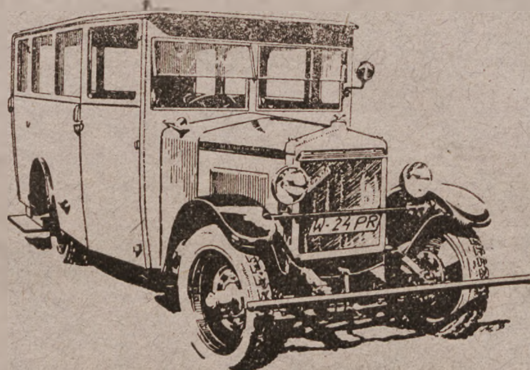
SAMOCHODY

ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH

„URSUS"

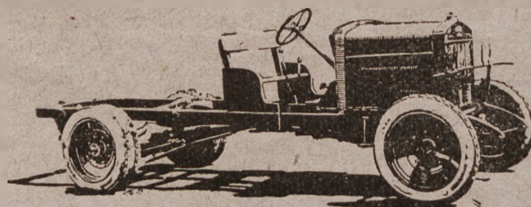
SPÓŁKA  AKCYJNA

Całkowicie wykonane w kraju.



ZARZĄD:
Warszawa, Skierniewicka 27—29
tel. 171-06, 11-84

FABRYKA:
Czechowice pod Warszawą.



Idealne na złe drogi.

OSZCZĘDNE I TRWAŁE.

PRZYSTĘPNE W CENIE.

DOGODNE WARUNKI SPŁATY.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Kosztorysy wysyłamy na żądanie.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 17 WARSZAWA, DN. 1 WRZEŚNIA 1929 R. ROK III.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,
Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

WARSZAWA
Lwów — Kraków — Poznań — Toruń — Łódź — Wilno — Bydgoszcz — Lublin

Redakcja i Administracja: ul. Koszykowa 46. Tel. 303-93. Otwarta od g. 9 — 7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17.175.

Nowa droga eksploatacji taksówek.

Obecna sytuacja jaka wytworzyła się dla właścicieli dorożek samochodowych, zmusza ich do poważnego zastanowienia się nad przyszłością i odnalezienia wreszcie takich systemów eksploatacji, które pozwoliłyby całemu szeregowi ludzi nie tylko uratować swe pieniądze ulokowane w dorożkach lecz również dały odpowiednie odsetki od kapitału.

Dorożkarstwo samochodowe jest to branża w naszych warunkach bardzo młoda, powstała z najróżnorodniejszych elementów społecznych z niczem dotychczas niezwiązanych z automobilizmem i przez to niedoświadczona, nieskoordynowana, działająca bez żadnych ścisłych wzorów i bez żadnych wytycznych na przyszłość.

I dlatego to właśnie lwia część właścicieli dorożek samochodowych są to najnieszczęśliwsi ludzie pod słońcem, którzy nietylko że utopili swe pieniądze w paszczy stalowego rumaka, ale wogóle nie mają sposobu do odczepienia się, że tak powiem, od tegoż interesu, gdyż nie znajdują nawet amatorów na kupno ich rozgruchotanych wehikułów.

Błąd leży w nas samych. Bo jeżeli nie stworzyliśmy dotychczas własnego systemu eksploatacji dorożek samochodowych, a widzimy że giniemy, to winniśmy się rozejrzeć czy niema gdzieś u obcych, którzy już dziesiątki lat eksploatują samochody i zarabiają na tem przedsiębiorstwie grube sumy, jakichś wypróbowanych i niezawodnych systemów eksploatacji.

Grono członków Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej, posiadaczy „Chevroletów" zaczęło badać już od dłuższego czasu te obce wzory i zastanawiać się nad przeflancowaniem ich na grunt warszawski.

W konkluzji zawiązał się komitet organizacyjny Towarzystwa Udziałowego dla eksploatacji dorożek samochodowych w Warszawie, który opierając się na doświadczeniu takiegoż towarzystwa istniejącego w Wiedniu, pragnie zjednoczyć w jedno wielkie przedsiębiorstwo właścicieli Chevroletów.

W celach informacyjnych, a jednocześnie dla pobudzenia tych wszystkich którzy stracili już wiarę w powodzeniu interesu taksówkowego pozwolę sobie opisać na tem miejscu zasadę takiego towarzystwa udziałowego, sposób dojścia do zorganizowania go oraz wynikające z niego korzyści.

Kapitał towarzystwa powstaje z udziałów czyli wkładek o pewnej ściśle określonej wysokości oraz ilości. — Każdy właściciel dorożki samochodowej wnosi zatem do Towarzystwa jako swój udział, posiadaną przez siebie taksówkę, która zostaje oszacowaną przez specjalną komisję szacunkową. Np. jeżeli jeden udział Towarzystwa wynosi zł. 1000.—, to Chevroleta oszacowana przez Komisję na zł. 5000. — daje właścicielowi pięć udziałów po zł. 1000.— Liczba udziałów jak powiedziałem jest ściśle określona, w miarę jednak rozwoju przedsiębiorstwa może być ustawowo powiększoną.

Organizacja Towarzystwa polega na wspólnej eksploatacji dużej ilości dorożek samochodowych jednej marki, jak w naszym wypadku „Chevroletów".

Wynikające z tego korzyści, jak pokazało doświadczenie naszych wiedeńskich kolegów są wprost zdumiewające. I nic dziwnego proszę wziąść tylko ołówek do ręki i policzyć.

Rozpatrzmy tylko małe przedsiębiorstwo, które zaczyna pracę od 20 Chevroletów. Towarzystwo dysponuje kapitałem stworzonym przez wozy najmiej zł. 100.000 — posiada własny garaż, własną stację obsługi pod nadzorem General Motors wyposażoną w najdoskonalsze urządzenia techniczne, własną stację benzynową, specjalną kontrol wozów na mieście, pogotowie technicze i t. p.

Proszę policzyć teraz: obrót miesięczny wyniesie ± zł. 30.000—; benzyny zużyje 500 ltr. dziennie, na który jest 6% zniżki, oliwy 20 ltr. dziennie, na której jest 30% zniżki; na gumach—25%; na częściach zamiennych 20%, a na robociźnie przy konserwacji i remontach najmniej 50%, bo warsztaty na mieście kalkulują robociznę od 100 do 200%.

Ze specjalną uwagą zaznaczam że pozycja racjonalnej konserwacji oraz remontów tak ciężka dla pojedynczych posiadaczy taksówek, a zasadnicza w kosztach eksploatacji, schodzi tutaj do cyfry zdumiewająco nizkiej przez 20% zniżkę na cenie części oraz użyciu wyposażenia technicznego stacji obsługi która niepomiernie skraca czas trwania remontu.

Najlepszym argumentem będzie przytoczenie przykładu stwierdzonego: kapitalny remont Chevrolety który trwa u nas całemi tygodniami Stacja Obsługi General Motors przy pomocy swoich specjalnych urządzeń przeprowadza go od 28 do 36 godzin roboczych. Różnica czasu trwania tego remontu przy 20 maszynach jest to zysk przedstawiający się cyfrą zawrotną.

Tak eksploatuje się taksówki u obcych, gdzie zamiast płaczu po stracie swych pieniędzy, widnieje pełne zadowolenie ludzi którzy rozwiązali to zagadnienie, energja do pracy i zyski materjalne.

Dodać jeszcze należy, iż w Towarzystwie podobnym nie istnieje kwestja starych wozów,

gdyż wóz chodzi „do ostatka" a później rozebrany zostaje na części. Towarzystwo poza wypłaconą członkom dywidendą buduje stale dalsze wozy i w ten sposób powiększa swój majątek.

Na tych zasadach i dla tych celów rozpoczął swą pracę Komitet Organizacyjnego Towarzystwa Udziałowego dla eksploatacji dorożek Samochodowych w Warszawie, posiada już odpowiednie garaże, organizuje stację obsługi i t. d. zabiera się żwawo do roboty doznając wybitnego poparcia w pierwszym rzędzie od General Motors oraz innych firm mających z Towarzystwem współpracować.

Kogo zatem z właścicieli Chevroletów interesuje powyższa sprawa niechaj zgłosi swój współdział w Sekretarjacie Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych, gdzie otrzyma wszelkie wyczerpujące na ten temat dane,

S.

Duch rządów na ulicy.

Garść rozważań.

Cechę charakterystyczną posunięć niektórych naszych władz administracyjnych jest... przypadkowość, albo, dokładniej mówiąc, panowanie temperamentu nad rozumem, nad rozwagą, nad prawem. W rezultacie tego powstają konflikty, wstrząsy, których łatwo można byłoby uniknąć.

Spróbujmy, naprzykład, zanalizować teraz, na zimno, pamiętną sobotę, poprzedzającą wybuch ostatniego strajku dorożek samochodowych w Warszawie. Czy ówczesne zarządzenie władz administracyjnych nie miało charakteru przypadkowości, w której temperament urzędników górował nad prawem.

Władze administracyjne wyobrażały sobie, że wystarczy wezwać przedstawiciela organizacji szoferów, oświadczyć mu, że zamierzają one to i to zrobić, aby zamiary ich stały się prawem, obowiązującem parę tysięcy ludzi,

Nie wnikamy w to, że poza przedstawicielem kierowców, którego władze administracyjne zaszczyciły wątpliwą przyjemnością wysłuchania swojego expose, istnieją inne organizacje, grupujące auto-dorożkarzy — ale na miły Bóg, gdybyśmy chcieli w ten sposób czynić wiadomemi prawa miljonom ludzi w Polsce, to, ostatecznie, pocóż „Dziennik Ustaw" pocóż „Dziennik Komisarjatu Rządu"? Lepiej wrócić do starych form przekazywania wiadomości obywatelom, ot — przywrócić dawne „wici", kiedy to od chałupy do chałupy przekazywano sobie wiadomości... Lepiej, powtarzamy, zamiast kosztownych wydawnictw państwowych wznowić masowe zebrania obywateli na rynkach miast i miasteczek polskich i na tych zebraniach komunikować zarządzenia władz w rodzaju tego, jakie p. Olechnowicz komunikował przedstawicielowi kierowców.

A wogóle na cóż się wtedy przyda tak mozolnie zdobywana przez ludzi sztuka czytania, skoro wszystko będzie można usłyszeć od urzędników?! Prawda?

Zobaczmy, czy pod innym jeszcze względem miało sens wzywanie przedstawiciela kierowców. P. Olechnowicz wezwał go o 12 w południe i zakomunikował, że to, co on jemu przeczytał, już o godz. 3 p. p. będzie przestrzegane. Słowem — w ciągu 2 i $^1/_2$ godzin miał on zawiadomić parę tysięcy szoferów o woli p. Olechnowicza. A teraz zapytajmy siebie: czy pan ów mógł fizycznie tego dokonać, czy organizacja jego ma aż tak wielki posłuch, że zdoła wszystkich nakłonić do ulegania sobie, czy, wreszcie, nie słusznie postąpiłby któryś z naszych członków, gdyby wtedy, kiedy nieznajomy mu jakiś pan mówiłby coś o życzeniach p. Olechnowicza — odrzekłem: „Idź pan, ja pana nie znam..."

Doprawdy, trzeba podziwiać i smucić się z braku taktu, jaki władze administracyjne potrafią nieraz okazać. Sztuka rządzenia jest rzeczą skomplikowaną nawet w warunkach pierwotnych. A cóż mówić o rządzeniu w Warszawie wśród kłębowiska tylu różnych, ścierających się interesów.

My, na stanowisku p. Olechnowicza, postąpilibyśmy tak: przypuszczając, że p. O. otrzymał zgóry polecenie zrobienia czegoś, czegoś, co ma dotyczyć, znowu przypuśćmy, branży auto-dorożkarskiej w Warszawie; najpierw byśmy się zastanowili nad tem dobrze, potem wynik naszych zastanowień ujęlibyśmy w formę przepisów, których nie dałoby się komentować, potem wezwalibyśmy zainteresowane strony i zakomunikowali im nasze projekty, prosząc, by one zechciały coś do tego dorzucić, a wogóle — przedyskutować, a w końcu rozstalibyśmy się z zaproszonymi, obiecawszy ich zawiadomić o wyniku zebrania. Przypuśćmy znowu, że dyskusja dostarczyła nam trochę i niegłupich uwag, które jednak nie stają w poprzek życzeniom władz. Dlaczegóż ich nie przyjąć i nie zastosować. Współpraca z organizacjami zawodowemi to jeszcze nie opanowanie władz, które tak się jej obawiają. Dziś

nie można rządzić bezapelacyjnie. Każdy dzień dostarcza rzeczy nowe, któremi trzeba zastępować rzeczy stare dnia wczorajszego.

Takie refleksje wywołuje taktyka postępowania władz administracyjnych.

Wynikiem tych refleksyj musi być przekonanie, że sanacji stosunków ulicznych w Warszawie jeśli chodzi o ruch samochodowy nie da się zrobić bez harmonijnej, lojalnej i życzliwe ze strony władz współpracy z organizacjami, które składają się na to, co nazywamy ruchem samochodowym w Warszawie. Musi się zmienić duch rządów na ulicy, a potem przyjdzie serdeczna zgoda, której zresztą wszyscy tak oczekują: i Komisarjat Rządu, i my i publiczność.

W

Zmiany w Zarządzie Związku.

W dn. 20.8.29 r. odbyło się posiedzenie Zarządu Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych Rzeczypospolitej Polskiej. Na posiedzeniu tem prezes Związku p. Roman Szczepkowski złożył mandat nietylko prezesa, lecz wogóle członka Zarządu, co zebrani jednomyślnie przyjęli do wiadomości.

Następnie dokonano wyborów na opróżnione stanowisko, na które powołano dotychczasowego vice-prezesa organizacji p. Karola Weykuma. W związku z tem zaszły drobne zmiany w łonie Zarządu Związku, i tak: vice-prezesem na miejsce p. K. Weykuma został wybrany p. Michał Wągrocki, dotychczasowy Skarbnik p. St. Marasek—sekretarzem generalnym, a Skarbnikiem—p. Wł. Bombała.

Skład nowego Zarządu daje rękojmie, że prace organizacji potoczą się raźno naprzód zamiast tracić energję na jakieś osobiste nieporozumienia. Jak się dowiadujemy przyczyną ustąpienia p. Romana Szczepkowskiego była różnica w poglądach między nim, a resztą członków Zarządu na sprawy organizacyjne.

Natychmiast po wyborze nowego prezesa p. Karola Weykuma zwróciliśmy się doń z pytaniem, jak sobie wyobraża pokierowanie pracami organizacyjnemi. P. Karol Weykum zechciał nam odpowiedzieć:

— Nie zakreślam sobie jakichś specjalnych planów, bo gdybyśmy wypełnili już to tylko, co nakazuje nam statut organizacji, byłoby to już wiele... A więc nie jakieś zamierzania górnolotne, a poprostu rzetelna, codzienna, szara praca, która w sumie stwarza rezultat...

— Jakie sprawy panu prezesowi najbardziej ciążą na sercu?

— Myślę nadewszystko o jaknajszybszem uruchomieniu własnej spółdzielni, któraby wyzwoliła naszych członków od wyzysku. Będę też czuwał nad sprawą otworzenia własnych stacyj benzynowych, które bez przeszkód już zaopatrzą naszych członków w tańszą benzynę. Potem pójdzie sprawa otworzenia własnej szkoły samochodowej, przygotowywującej do egzaminów z czerwonem odrazu prawem jazdy.

No, oczywiście, prócz tych planów wymagających dokładnegó przygotowania nie zapominać będziemy o nawale spraw bieżących. Postaramy się o usprawnienie procesu załatwiania spraw przez Związek, wreszcie, planujemy rozszerzyć zakres swego działania na dziedziny nie objęte jeszcze przez Związek—zakończył nam prezes Karol Weykum.

Możemy być pewni, że słowa powyższe nie pozostaną tylko słowami, lecz że rychło będziemy mieli sposobność oglądac ich rezultaty.

J. .G

Związek nasz występuje z „bloku“ strajkowego.

Dobre to było podczas strajku, ale nie na stałe...

Jak wiadomo podczas ubiegłego strajku Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych poszedł ręka w rękę z istniejącemi na terenie Warszawy organizacjami szoferskiemi i do końca nie wyłamał się z pod dyscypliny organizacyjnej. Teraz, po strajku, konieczność utrzymania „bloku" wyłonionego podczas strajku, a przedewszystkiem, konieczność uczestniczenia w nim naszego Związku coraz bardziej staje się wątpliwą.

— Konieczność pozostania w „bloku" krępuje wogóle naszą akcję, bo okazuje się, że w całym szeregu spraw interesy nasze są sprzeczne z interesami szoferów. Okazało się to, chociażby, podczas dyskutowania nad sprawą szoferów terorystów, którzy siłą zmuszali właścicieli wozów do unieruchomienia swych maszyn, mimo żeśmy czynnie potępiali wszelkie akty terroru. Związki szoferskie mają inny pogląd na tę sprawę, pogląd, z którym się nigdy nie zgodzimy. Pozatem Związki te nie przedstawiają jednolitej masy, jest ich kilka wzajemnie ze sobą walczących, licytujących się o wpływy między masami szoferów... Owszem, w całym szeregu wypadków możemy pójść wspólnie z szoferami, ale nie rozumiemy dlaczego swoim autorytetem mamy pokrywać politykę związków szoferskich, politykę nie liczącą się z rzeczywistością. Wreszcie, widzimy, że związki szoferskie zamało pracują nad podniesieniem poziomu etyczno-zawodowego swych członków, wskutek czego czynią niepopularnemi wszelkie nasze wysiłki zmierzające do poprawy stosunków między nami, a władzami administracyjnemi. Wszystko to są rzeczy, które na stałe uniemożliwiają nam stałą współpracę ze związkami szoferskiemi, na czele których stoją zresztą, ludzie najlepsi, ale, niestety, będący niewolnikami... masy. Tak więc w najbliższym czasie spodziewać się należy wystąpienia z „bloku“ naszego Związku.

„Cicho! Urząd to kościół! Mówić nie wolno!“

Chwała Bogu, że ostatni strajk uczynił bardziej oględnymi naszych policjantów... Ale, niestety, nietylko z nimi miewa do czynienia niejeden z naszych kolegów. Są jeszcze Starostwa Grodzkie. Otóż tak się tam dzieje, jakby p. p. urzędnicy przejęli całą wiadomą „gorliwość" i bezmyślność policjantów.

Przychodzi, naprzykład, do Starostwa Grodzkiego Warszawa—Południe członek nasz Piotr Kołda. Kiedyś za tamowanie ruchu wymierzono mu 10 zł. kary. Teraz przyrzekł złożyć rekurs, chciał dać wyjaśnienia, przedstawić dowody, że karę wymierzono mu niesłusznie. Ma do tego prawo. Urząd musi wysłuchać petenta.

Słuchanie zirytowało widocznie urzędnika. Wpadł w zły humor i podwyższył karę Piotrowi Kołdzie z 10 zł. na 25.

Kiedy biedny człowiek zawołał co z nim robią, urzędnik poinformował go, że w tej mierze istnieją pewne zarządzenia „poufne tajne" i on je stosuje... A kiedy ta odpowiedź oburzyła interesanta p. urzędnik raczył zawołać: „Cicho urząd to kościół! Mówić nie wolno!"

Tak „urząd to kościół"—z tą różnicą tylko, że w kościele są święci, a do świętych w żadnym razie owego p. urzędnika zaliczyć nie można.

* * *

Innym razem kogoś skazują na 100 zł. kary.

— Pan ma prawo złożenia rekursu do Sądu, ale radzę panu tego nie robić, bo pan źle wyjdzie...— „radzą" w temże Starostwie Grodzkiem.

„Omyłka" czy bezczelność!

W dn. 6 lipca r. b. mając do załatwienia kilka spraw osobistych, zakryłem licznik swego wozu i wyjechałem na miasto. Nagle zatrzymał mnie policjant. Stanąłem więc przed apteką Treutlera na Nowym Swiecie przy Ordynackiej. Policjant spojrzał na zakryty licznik i zapytał:

— Co to znaczy? wskazując na obok siedzącego chłopca.

— Wziąłem go do pomocy przy zakładaniu opon. Licznik mam zakryty, nie zarobkuję, jadę własnym wozem we własnych sprawach, a wskazując na chłopca, to — chłopiec garażowy...

Policjant b. grzecznie poprosił o prawo jazdy, wynotował nazwisko i inne szczegóły i odszedł.

W dn. 28 sierpnia r. b. otrzymałem nakaz zapłacenia 10 zł. grzywny.

Za co? — zdziwiłem się. I oto tu na jaw wyszło kłamstwo owego posterunkowego, którym okazał się Władysław Kocoń. Bo napisał on w protokóle — odmówiłem zapłacenia drugiego mandatu karnego, którego mi, zresztą, ów posterunkowy nawet nie zamierzał wymierzyć.

Mam świadka, owego chłopca, Antoniego Morawskiego, który zezna jak było i z tego powodu zaskarżam decyzję Starostwa Grodzkiego.

Ileż bywa takich niesumiennych wypadków, kiedy trudno o świadka, a więc i trudno dochodzić swej krzywdy?

Michał Wągrodzki

Vice-Prezes Z. W. D. S.

O prostownikach samochodowych.

Jesteśmy świadkami, jak cały przemysł samochodowy stopniowo bierze rozbrat z magnetem, a zaczyna stosować system zapalania „Delco", polegający na dawaniu iskry z akumulatora do zapłonu. System ten coraz bardziej się rozpowszechnia, bowiem okazał się najbardziej praktyczny. Oczywiście, że przy systemie tym największą rolę poczyna odgrywać dokładność w naładowaniu akumulatora. Sprawę tę rozwiązały niezwykle szczęśliwie Polskie Zakłady Philips, które przed kilku miesiącami wypuściły na rynek polski prostowniki do ładowania akumulatorów samochodowych. Prostownik ten o tyle jeszcze nabiera znaczenia, że właściciele samochodów, przeznaczonych do stałego kursowania przeważnie po mieście, gdzie szybkość jest ograniczona i nie pozwala korzystać z dynama, nie chcąc narazić się na przepalanie dynamo przez zastosowanie większej dawki ładowania muszą akumulator uzupełniać przecież energją. Otóż wtedy przychodzi z wielce skuteczną pomocą prostownik Philipsa.

Mieliśmy możność widzieć działanie tych prostowników i przekonaliśmy się, że są doskonałe, niezawodne, że, naprzykład, można je zostawić w garażu na noc, połączywszy z prądem miejskim i włączywszy do akumulatora danego samochodu nie wyjmując go, bez żadnych obaw, że stanie się coś złego. Zauważmy, że nie wyjmując akumulatora zaoszczędzamy wiele czasu i mitręgi.

Niestety, te doskonałe prostowniki nie są tak propagowane jakby tego wymagała ich dobroć. O ile na każdym kroku w Warszawie, czy na prowincji tysiące odbiorców są poinformowani o prostownikach radjowych, to o prostownikach samochodowych ani słychu, ani dudu. Naprzykład, w lokalu Związku naszego przez dłuższy czas stał taki prostownik Philipsa, budząc wielkie zainteresowanie wśród licznie przybywających tu członków szczególnie w okresie tłumnego oblegania lokalu podczas strajku. Niestety, prostownik stał, cena również na nim była wypisana, ale nie znalazł się nikt, ktoby zaspokoił zainteresowanie ewentualnych odbiorców, ktoby poinformował o jego działaniu, słowem, ktoby się zainteresował pokazaniem prostownika. Nikt nie czuł się upoważniony do demonstrowania prostownika. Ci zaś, którzy mieli coś na ten temat do powiedzenia, a nawet prkazania — okazali brak zrozumienia dla zainteresowań licznie zapytujących o prostownik naszych członków.

Dyrekcja Philipsa musi się postarać, aby wszyscy poznali działanie jej prostowników. Nie wystarczy ustawić prostownik na pokaz ale trzeba i objaśnić jego działanie i wykazać zalety.

I jeszcze jedna uwaga. Prostownik ten do ładowania 6—8 i 12—16 volt kosztuje zł. 300. Czy nie dałoby się, naprzykład, rozdzielic ten prostownik na dwa typy: jeden dla ładowania 6—8, a drugi do ładowania 12—16 volt. W ten sposób można byłoby obniżyć cenę, przypuszczamy, prostownika i udostępnić jego nabycie szerszym masom samochodziarzy.

Sądze, że dyrekcja Philipsa podzieli się z nami uwagami na ten temat.

Stanisław Marasek.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

TERMINY PRZEGLĄDU.

Dnia 31 sierpnia upłynął termin przeglądu pojazdów mechanicznych przez Komisję Lustracyjną. Dla nowouruchamianych pojazdów, i dla tych, ktore nie były przedstawione w określonym terminie na Komisję, wyznaczono terminy przeglądu trzy razy w tygodniu, t. j. we wtorki, czwartki i soboty od godz. 10 do godz. 12 w poł. Przegląd odbywać się będzie na ul. Bednarskiej, na odcinku między ul. Dobrą a Nadbrzeżną.

OPŁATY ZA PRZEGLĄD.

Dorożki samochodowe, za numera których nie zostały opłacone opłaty za przegląd (zł. 20) od dnia 2 września r. b. zostają przez Urząd Przemysłowy uznane za nie kursujące, a tem samem za skasowane. Dorożkę taką, należy zgłaszać jako nowouruchamianą, która otrzyma nowy numer kolejny (boczny).

Przy zgłaszaniu należy przedstawić potwierdzenie zgłoszenia.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z ŻYCIA KOLEGÓW LWOWSKICH.

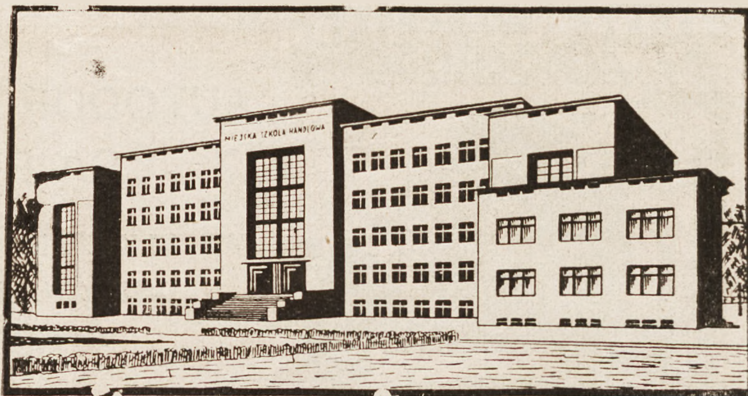
W najbliższym czasie odbędzie się we Lwowie walne zebranie tamtejszej Korporacji. Właścicieli Dorożek Automobil., na którem dokonany będzie wybór nowego prezesa organizacji.

Koledzy lwowscy obiecują nam, że po walnem zebraniu zamierzają utworzyć u siebie specjalny referat, który częściej już będzie informował resztę kolegów Polski o życiu kolegów lwowskich.

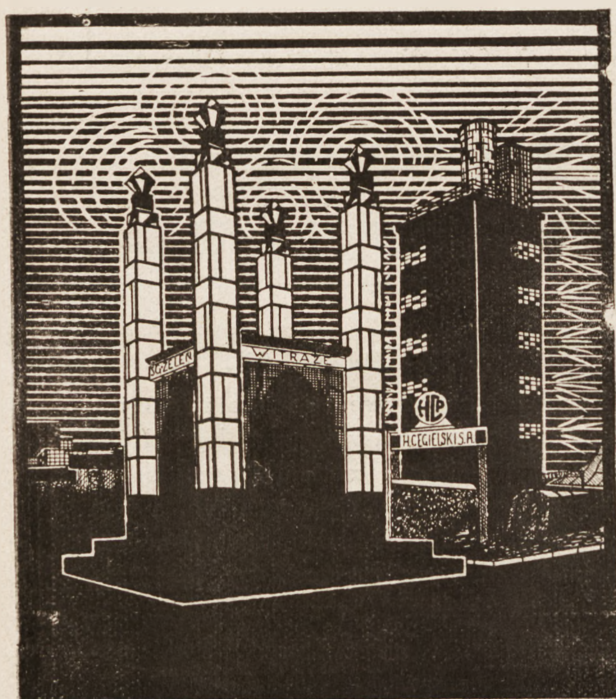
Organizacja lwowska może służyć przykładem solidarności innym, czego dała dowód podczas ostatniego, zwycięskiego strajku.

Czy wpłaciłeś już składkę na zaangażowanie adwokata?

Z Powszechnej Wystawy Krajowej.



Pałac Wychowania Fizycznego.

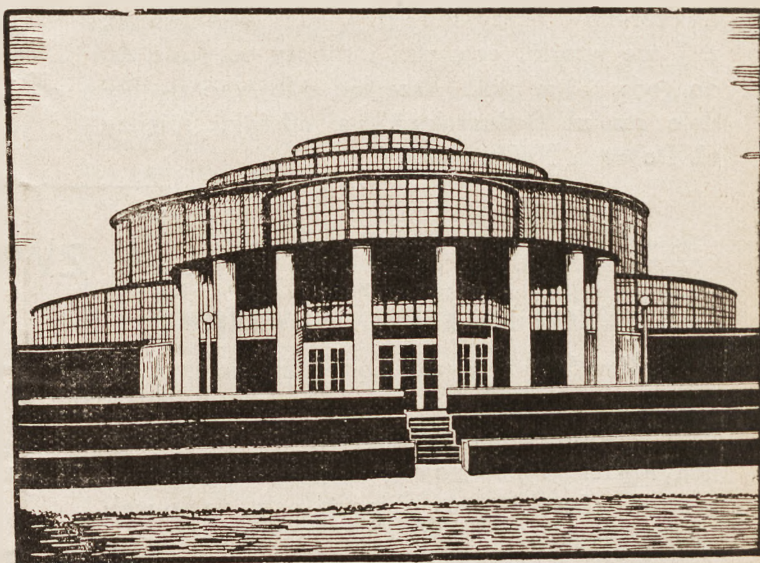


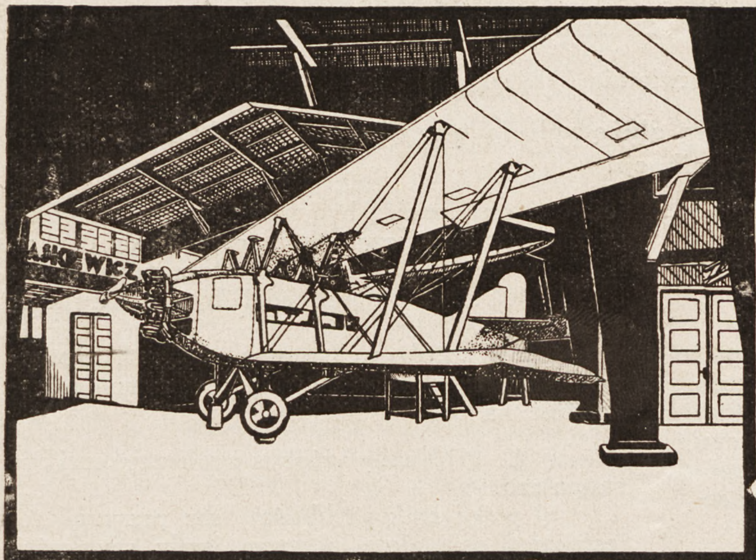
Piękny pawilon witrażowy.

Propagujcie Powszechną Wystawę Krajową w Poznaniu.

Zgłaszajcie się do Biura Związku po plakaty P. W. K.

Fronton dancingu.





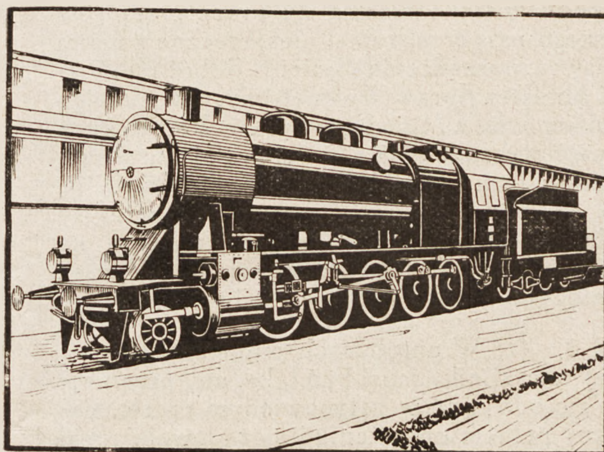
Wspaniały eksponat w pawilonie lotnictwa.

Głos w sprawie znaczka.

Zabierając głos w sprawie znaczka związkowego na samochodach, proponuję: proporcjonalnej wielkości znaczek artystycznie wykonany z numerem porządkowym, pośrodku którego byłyby widoczne dwie ściskające się dłonie w obwódce upiększonej napisami: „Postęp"— „Pokój"— „Praca", napis drukiem słowiańskim w języku esperanckim — jako wspólnym języku w przyszłości wszystkich narodów. Opracowanie powierzyć Związkowi Artystów... Członkom wydawać imiennie i warunkowo. Umieszczać je zaś na przedniej szybie wozów jak chorągiewki ze znajomości języków.

Dając niniejszą propozycję zabieram głos i proszę o zabranie głosu w tej sprawie i nadsyłanie swych propozycji wszystkich członków i przyjaciół „Ruchu Samochodowęgo".

A. Rolak.



Eksponat Ministerstwa Komunikacji.

Celem uniknięcia przerwy w wysyłaniu „Ruchu Samochodowego" uprasza się o wpłacenie zaległych składek członkowskich.

Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych

z dnia 17 kwietnia 1929 r.

o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji.

Na podstawie art. 4, 5 i 26 ustawy z dn. 7 października 1929 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) zarządza się co następuje:

§ 1. Za autobus, służący do publicznej komunikacji uważa się w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, pojazd mechaniczny, nie biegnący po szynach, poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany do zarobkowego przewożenia, siedmiu lub więcej osób, nie licząc kierowcy.

§ 2. Do ruchu autobusów, służących do publicznej komunikacji, zwanych dalej „autobusami publicznemi", stosują się prócz przepisów niniejszego rozporządzenia, niesprzeczne z niemi przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych, wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396), oraz szczegółowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych wydane na mocy § 54 powołanego rozporządzenia przez wojewódzkie władze administracji ogólnej.

§ 3. (1) W autobusach publicznych:

a) moc silnika musi być taka, aby przebiegi mogły się odbywać w ustanowionym czasie, nawet przy pełnem obciążeniu i niezadowalającym stanie dróg;

b) wszystkie koła muszą posiadać pneumatyczne obręcze gumowe;

c) na każdego podróżnego powinna przypadać szerokość i długość siedzenia przynajmniej po 0.45 m.;

d) miejsca stojące mogą byc urządzone tylko na specjalnych pomostach i odpowiednio do tych miejsc winna się znajdować na pomostach stosowna liczba punktów oparcia (imadeł):

e) miejsce dla kierowcy winno być zabezpieczone przeciw niepogodzie i powinno zapewniać kierowcy dokładną i wygodną obserwację drogi przed sobą i z boku oraz swobodę ruchu i wygodny dostęp do przyrządów kierowniczych i hamulcowych.

(2) W autobusach zamkniętych najmniejsza wysokość wnętrza w świetle winna wynosić przynajmniej 1.50 m.; a ilość drzwiczek nie może być w żadnym wypadku mniejsza od 2-ch, przyczem jedne z nich muszą być umieszczone w tylnej ścianie i posiadać szerokość przynajmniej 0.60 m. Ilość drzwiczek jak i ich rozmieszczenie muszą być takie, aby autobus mógł być z łatwością opróżniony.

(3) W autobusach, przeznaczonych do przewozu bagażu powinno być przewidziane odpowiednie na ten cel miejsce.

§ 4. (1) Każdy autobus publiczny musi być zaopatrzony:

a) w miernik szybkości oraz przyrząd rejestrujący osiągnięte podczas jazdy szybkości, przerwy ruchu i czas przejazdu;

b) w dwa wskaźniki kierunku umieszczone po obu stronach odwietrznika i przysposobione do oświetlenia ich w nocy;

c) w boczne lustro, dające możność kierowcy widzenia drogi z tyłu za pojazdem;

d) w automatyczną wycieraczkę szyby przed kierowcą;

e) w alarmowe urządzenie, umożliwiające podróżnym w razie potrzeby natychmiastowego zatrzymania autobusu, danie sygnału kierowcy;

f) przynajmniej w jedną gaśnicę automatyczną, umieszczoną w dostępnem miejscu wewątrz autobusu;

g) w apteczkę doraźnej pomocy przy okaleczeniach średniego stopnia.

h) w urządzenie wskazujące, że miejsc wolnych niema, gdy dopuszczalna liczba miejsc jest zajęta;

i) w dwa zapasowe koła należycie ogumione;

j) w odpowiedni komplet narzędzi i częśi zapasowych, umożliwiających doraźną naprawę w drodze.

(2) Nadto autobusy zamknięte winny być wyposażone:

k) w odpowiednią ilość okien zabezpieczających dostateczny dopływ swiatła do autobusu, przyczem okna winny być zaopatrzone w firanki;

l) w urządzenia do należytego przewietrzania wnętrza;

m) w urządzenia zabezpieczające dostateczne oświetlenie wnętrza w nocy oraz ogrzewanie podczas chłodów, przyczem, o ile oświetlenie autobusu nie jest elektryczne, latarnie winny być umieszczone w taki sposób aby spaliny ulatniały się nazewnątrz.

§ 5. Każdy autobus publiczny winien, niezależnie od napisów wymaganych postanowie-

niem § 10 rozporządzenia z dnia 27 stycznia 1928. r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, posiadać nazewnątrz u góry od przodu zdaleka czytelny napis z nazwami krańcowych punktów obsługiwanej linji a nadto od zmierzchu do świtu dodatkowe światło w kolorze niebieskim oraz napis wskazujący dopuszczalną ilość osób, umieszczony na wewnętrznej i zewnętrznej stronie drzwiczek. Pozatem wewnątrz powinno być umieszczone i zabezpieczone należycie obwieszczenie zawierające rozkład jazdy, taryfę i tekst § 14 niniejszego rozporządzenia.

§ 6 (1) Autobusy publiczne winny być utrzymywane w sprawności technicznej tak, aby nie wymagały postojów w drodze w celach naprawy, regulowania, uzupełniania części i t. p. oraz utrzymywane w czystości i porządku—zarówno wewnątrz jak i zewnątrz.

(2) Wszelkie zmiany i uzupełnienia dokonywane na autobusach na żądanie wojewódzkiej władzy administracji ogólnej będą wykonywane przez przedsiębiorstwo na jego koszt.

(3) Personel obsługi winien być przyodziany czysto oraz mieć stosowne odznaki, umożliwiające jego odróżnienie.

§ 7. Gdy to nie grozi bezpieczeństwu publicznemu, wojewódzka władza administracji ogólnej może w wyjątkowych wypadkach zezwolić na odstępstwa od poszczególnych wymagań, przewidzianych w paragrafach 3 — 5 włącznie niniejszego rozporządzenia, szczególnie, gdy zastosowaniu się do tych wymagań stoi na przeszkodzie konstrukcja autobusu, zapewniająca jednak w inny sposób bezpieczeństwo i porządek publiczny oraz wygodę podróżnych.

§ 8. (1) Przedsiębiorca zamierzający utrzymywać komunikację autobusami publicznemi, obowiązany jest, niezależnie od obowiązku uzyskania dowodów rejestracyjnych, wymienionych w punkcie a) § 11 rozporządzenia z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych oraz obowiązku doniesienia władzy przemysłowej o rozpoczęciu prowadzenia przemysłu w myśl artykułu 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 czerwca 1927 r. o prawie przemysłowem (Dz. U. R. P. Nr. 53. poz. 468), donieść wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w obrębie której znajdować się będzie miejsce stałego postoju autobusów, o zamierzonem rozpoczęciu ruchu, co najmniej na 30 dni przedtem.

(2) W doniesieniu, oprócz nazwy i siedziby przedsiębiorstwa, należy podać:

a) imię, nazwisko i adres osoby odpowiedzialnej za prowadzenie przedsiębiorstwa,

b) linję, która ma być obsługiwana, ze wskazaniem miejsc postoju na przystankach i punktach krańcowych,

c) ilość autobusów, jako też ilość osób, które przedsiębiorca zamierza dopuścić w poszczególnych pojazdach, przyczem ilość ta o ile już poprzednio uzyskano dowód rejestracyjny, nie może być większa aniżeli wskazana w tym dowodzie,

d) szczegółowy rozkład jazdy,

e) taryfę opłat za przejazd podróżnych i przewóz ich bagażu.

(3) Doniesienie takie może być uskutecznione już w podaniu wymaganem w myśl § 16 powołanego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych, celem uzyskania dowodu rejestracyjnego. Władza obowiązana jest na żądanie przedsiębiorcy wydać potwierdzenie uskutecznionego doniesienia.

§ 9. Przedsiębiorca obowiązany jest:

a) przestrzegać, aby ruch i postoje autobusów odbywały się ściśle według zgłoszonego rozkładu jazdy, bez względu na ilość zajętych w autobusie miejsc a opłaty były pobierane nie wyższe niż w zgłoszonej taryfie;

b) zawiadomić właściwą wojewódzką władzę administracji ogólnej na 14 dni naprzód o wszelkich zamierzonych zmianach miejsc postoju, rozkładu jazdy i taryfy oraz o zaniechaniu ruchu;

c) zawiadomić niezwłocznie wymienioną wyżej władzę o każdem wstrzymaniu ruchu z przyczyn od przedsiębiorcy niezależnych i ogłosić o tem na miejscach postoju;

d) wydać każdemu podróżnemu równocześnie z pobraniem opłaty za przejazd — bilet, zawierający numer, nazwę przedsiębiortwa i jego adres, wysokość pobranej za jazdę opłaty, datę wydania biletu oraz nazwy miejscowości, między któremi bilet jest ważny, W razie przyjęcia do przewozu bagażu za osobną opłatą należy nadto wydać podróżnemu kwit na bagaż.

§10. (1) Postój autobusów może odbywać się tylko w miejscach,wyznaczonych do tego celu przez właściwą powiatową władze administracji ogólnej po porozumieniu się z odnośnym zarządem drogowym. Przy wyborze takich miejsc należy mieć na uwadze bezpieczeństwo publiczności oraz swobodę ruchu na drogach publicznych,

(2) Miejsca postoju przedsiębiorca winien odpowiednio oznaczyć i w miejscach tych oraz poczekalniach wywiesić i utrzymywać w należytym stanie obwieszczenia, w których będą podane: nazwa przedsiębiorstwa, rozkład, taryfa opłat i tekst § 14 niniejszego rozporządzenia.

§ 11. (1) Nie wolno przyjmować do jazdy autobusem:

a) większej liczby podróżnych, ponad przepisaną liczbę miejsc;

b) osób w stanie nietrzeźwym, widocznie niechlujnych, lud mogących zabrudzić otoczenie;

c) osób z przedmiotami zagrażającemi niebezpieczeństwem, w szczególności zaś z bronią nabitą materjałami wybuchowemi, łatwo zapalnemi, żrącemi lub zakaźnemi jak również z przedmiotami, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych;

d) zwierząt, o ile bez niedogodności dla pasażerów nie mogą być trzymane na kolanach lub umieszczone w inny nie przeszkadzający podróżnym sposób.

Zakaz przyjmowania osób z bronią nabitą nie dotyczy osób, które winny mieć przy sobie taką broń z tytułu spełnianej w czasie przejazdu czynności służbowej.

(2) Miejsce obok kierowcy może być zajęte tylko przez obsługę autobusu, służbę policyjną, konwojenta poczty lub służbę drogową. Kierowca winien mieć w każdym razie zapewnioną zupełną swobodę ruchów przy kierowaniu.

§ 12. (1) Sygnał do podjęcia ruchu nie może być dany, dopóki wysiadający nie staną na ziemi, a wsiadający nie zajmą miejsca.

(2) Największa dopuszczalna szybkość ruchu autobusów nie może przekraczać 40km. na godzinę, poza wypadkami, gdy przedsiębiorca uzyska specjalne zezwolenie Ministra robót Publicznych na większą szybkość.

(3) Autobus zamknięty winien być podczas przebywania w nim podróżnych oświetlony wewnątrz w czasie od zmierzchu do świtu.

§ 13. Przedsiębiorca winien czuwać nad tem, aby jego personel stosował się ściśle do postanowień niniejszego rozporządzenia.

§ 14. (1) Zabrania się podróżnym:

a) wsiadać do autobusu, gdy dopuszczalna ilość miejsc jest zajęta;

b) zabierać do autobusu zwierzęta, o ile bez niedogodności dla podróżnych nie mogą być trzymane na kolanach, lub umieszczone w inny nieprzeszkadzający podróżnym sposób.

c) zajmować miejsce obok kierowcy oraz rozmawiać z kierowcą podczas jazdy;

d) zajmować miejsce bez biletu na prawo przejazdu i odmawiać okazania biletu na żądanie kontroli;

e)odmawiać zapłaty w wysokości oznaczonej na bilecie, zajmować miejsce w przedziale klasy wyższej niż oznaczona na bilecie lub jechać dalej niż opiewa bilet, bez wykupienia biletu dodatkowego;

f) wsiadać w stanie nietrzeźwym, oczywistego niechlujstwa, lub w stanie mogącym zabrudzić otoczenie, zakłócać porządek, zanieczyszczać wnętrze autobusu i przeszkadzać obsłudze;

g) śpiewać, zachowywać się nieprzyzwoicie słowem lub czynem;

h) palić tytoń wewnątrz autobusów zamkniętych;

i) zanieczyszczać lub psuć urządzenia autobusu;

j) otwierać okna bez zgodv obsługi autobusu;

k) otwierać w czasie jazdy drzwi autobusu;

l) zabierać do autobusu przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, w szczególności zaś broni nabitej, materjałów wybuchowych, łatwo zapalnych, żrących lub zakaźnych, jak również przedmiotów, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych.

Zakaz zabierania do autobusu nabitej broni nie odnosi się do osób wymienionych wyżej w § 11 ust. 1 zdanie końcowe;

m) wsiadać do autobusu lub wysiadać przed zupełnem jego zatrzymaniem;

n) stać na stopniach i w miejscach do tego nieprzeznaczonych, dotykać urządzeń kierowniczych i hamulcowych;

o) wyrzucać z autobusu przedmioty mogące zranić, zabrudzić lub przestraszyć publiczność;

p) wprowadzać w błąd obsługę autobusu, bądź to przez naśladowanie używania sygnałów, bądź to przez fałszywe alarmy.

(2) Obsługa autobusu obowiązana jest ściśle przestrzegać stosowania się podróżnych do powyższych zakazów. Podróżnych niestosujących się do zakazów wymienionych w punktach a. b, c, d, e, f, g, h, i, l, m i n może obsługa usunąć z autobusu.

§ 15. Od orzeczeń i zarządzeń władz administracyjnych, wydanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia, służy odwołanie w myśl ogólnych przepisów o postępowaniu administracyjnem.

§ 16 winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 151).

§ 17. (1) W razie stwierdzonego przekroczenia najwyższej dopuszczalnej szybkości § (12 p. 2 niniejszego rozporządzenia) wojewódzka władza administracji ogólnej, niezależnie od nałożenia przez powiatową władzę administracji ogólnej na kierowcę kary administracyjnej, winną odebrać mu pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do publicznego użytku na przeciąg czasu do 6 miesięcy, a w razie trzykrotnego ukarania go za to przekroczenie, odebrać mu na stałe pozwolenie na prowadzenie wymienionych pojazdów mechanicznych.

(2) w razie powtarzającego się nieprzestrzegania postanowień niniejszego rozporządzenia. wojewódzka władza administracji ogólnej może zabronić przedsiębiorcy utrzymywania publicznej komunikacjil

§ 18. Autobusy kursujące w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i używane do utrzymywania publicznej komunikacji, winny być przystosowane do wymagań paragrafów 3 i 4 niniejszego rozporządzenia w ciągu roku, a do wymagań § 5 w ciągu trzech miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia. Przepis § 7 niniejszego rozporządzenia ma również do tych autobusów zastosowanie.

§ 19 Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w miesiąc po jego ogłoszeniu.

Co każdy mechanik wiedzieć powinien o samochodach Chevrolet.

Pod tym tytułem ukazała się książka wydana nakładem firmy General Motors w Polsce, a zawierająca szereg najważniejszych wiadomości dotyczących budowy i napraw samochodu Chevrolet.

Przy popularności Chevroletów, podręcznik tego rodzaju, mający na celu ułatwienie każdemu zaiteresowanemu zaznajomienie się z budową i obsługą samochodów tej marki jest doniosłym krokiem poczynionym ze strony firmy General Motors.

Nasza literatura samochodowa cierpi właśnie na brak odpowiednich podręczników traktujących szczegółowo o budowie i obsłudze poszczególnych marek samochodów, a przecież każdy kierowca i mechanik winien być dokładnie poinformowany o intencjach konstruktora oraz fabrycznych przepisach dotyczących użycia i remontu, co jest zasadniczym warunkiem wieku i powodzenia maszyny danej marki.

Treść książki ułożona w formie pytań i odpowiedzi, co robi wrażenie zbyt konspektyczne i ogranicza rozwinięcie tematu, jak również zmusza autorów do pominięcia całego szeregu szczegułów aczkolwiek drobnych, jednak dla kierowcy i mechanika posiadających doniosłe znaczenie. Język książki wzorowy, terminologja techniczna bardzo staranna. Należy żałować iż podręcznik nie jest wyposażony w odpowiednie rysunki (które posiada jedynie dział elektrotechniczny) czem ogromnie zyskałby na wyrazistości wykładu oraz stałby się dostępniejszym nie tylko dla fachowców ale dla amatorów i uczniów szkół szoferskich.

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Ze stolicy i kraju.

Rabunek na szosie. Taksówkę Nr. 1649 zajął jakiś osobnik i kazawszy się z kolei wozić pod różnemi adresami, wkońcu polecił szoferowi Romanowi Piwowarowi jechać do Jabłonny. Tam około folwarku Poniatów pasażer wyjął rewolwer, zrabował przerażonemu szoferowi 13 złotych i kazał wracać do Warszawy. Policja szuka teraz rabusia według adresów, które podawał on szoferowi.

Szklane drogi. Gazeta Handlowa z dn. 14 m. omawia w art. p. t. „Pierwsze szklane drogi w Polsce" problem budowy dróg nową metodą. Szosę ubija się miękkim tłuczonym wapieniem z dodaniem szkła wodnego W ten sposób tworzy się twardą i gładką jezdnię. Zaletą tej drogi jest jej stosunkowo niewielki koszt budowy. Ten sposób budowy dróg wypróbowany był po raz pierwszy w 1924 roku w Szwajcarji i we Francji i dał bardzo dobre rezultaty. Dziś Francja posiada już kilka tysięcy kilometrów takich szos. Min. robót publicznych postanowiło wybudować w Polsce kilka drobnych odcinków takich dróg w województwie kieleckiem. Próby te dały bardzo dobre wyniki. co może posiadać duże znaczenie dla rozwoju dróg bitych w Polsce.

PRENUMERATA:

Rocznie	12 zł.
Półrocznie	7 zł.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.

CENA OGŁOSZEŃ

1/1 str. zł. 200, 1/2 str. 110, 1/4 str. zł. 65, 1/8 str. 40.
Okładki 10% drożej. 1 str. okł. 300.
Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Karol Weykum.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Druk. i Introl. W. Stanowski i S-ka. Tel. 404-04.